

София, 16.11.2017

## Super-All Wheel Control системата на Mitsubishi Motors – славата от Световния рали шампионат



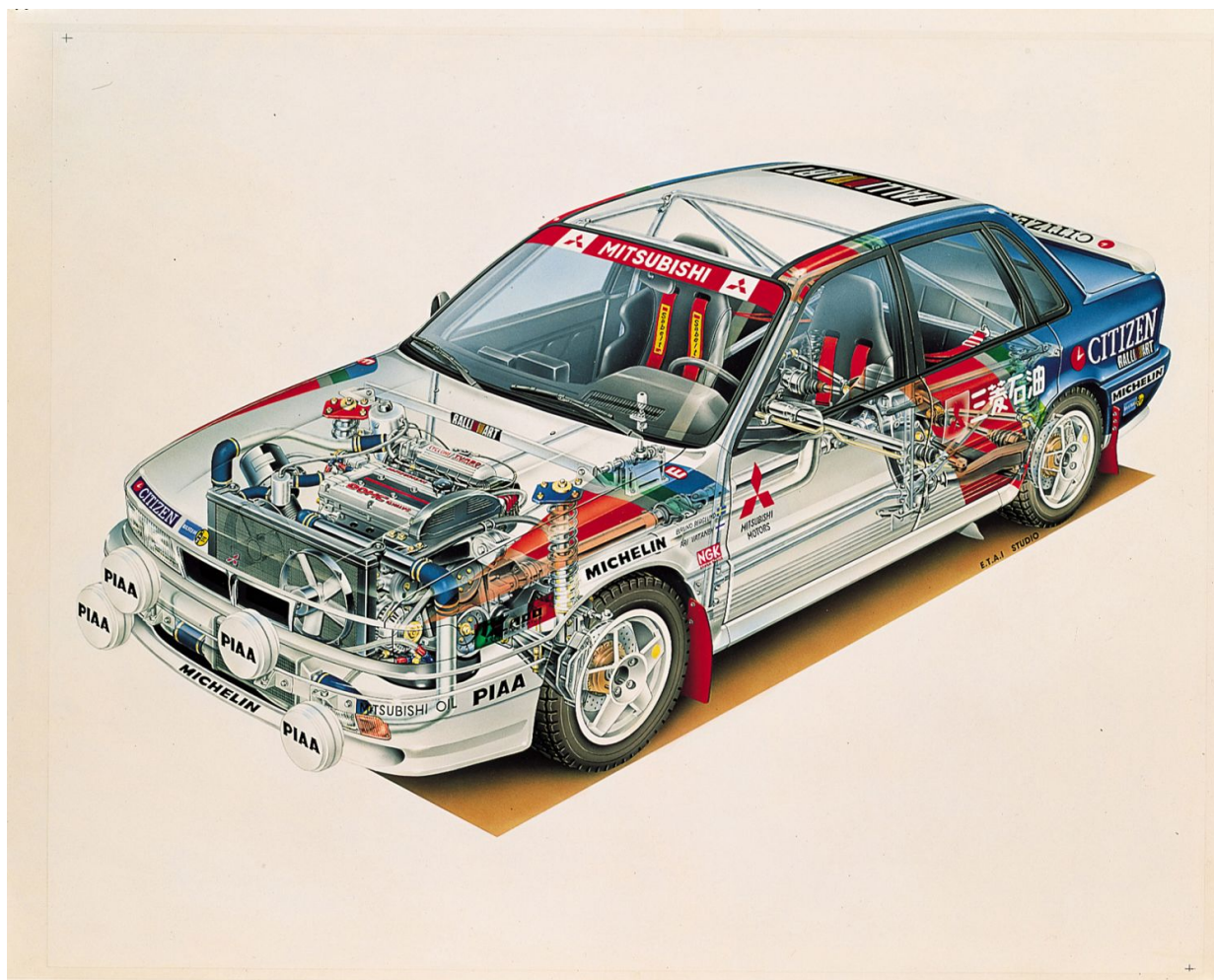
**М100 - Един век, посветен на утрешния ден**

**Ноември 1989 г.**

**Super-All Wheel Control системата на Mitsubishi Motors - славата от Световния рали шампионат**

*Сред всички характерни за Mitsubishi Motors технологии, Super-All Wheel Control (S-AWC) системата заема специално място, тъй като се появява по времето на еволюцията на регулациите при моторните спортове. Тя се доказва като най-добрата 4WD технология както за Galant VR4 -*

спечелил 38-то Ломбард RAC рали през ноември 1989 г., така и за легендарния Lancer Evolution, та чак до съвременните Eclipse Cross и e-Evolution Concept.



Още от първите си стъпки в състезателното шофиране през 1962 г. (Гран при на Макао с малкия 500), а след това в почти всички други форми на моторни спортове – от ралита (Colt 1000F на Южното крос рали в Австралия или Lancer 1600 GSR на Източноафриканското сафари в Кения) до Formula състезанията (Colt F2000 на Японското GP през 1971 г.) – Mitsubishi се утвърждава като безмилостен състезател и многократен шампион, като включим и 12-те победи на легендарното Рајеро в Рали Дакар.

Уповавайки се на тези състезателни успехи, Mitsubishi Motors се впуска в надпреварата на най-високо ниво – FIA Световният рали шампионат (WRC), но поглежда на спорта от различна перспектива, съобразявайки се с най-новите регулаторни изисквания.

### **От група Б до група А**

Този нов поглед не идва случайно, тъй като Mitsubishi Motors вече се представя в програмата на група Б с 4WD версията на мощния Starion Turbo купе, преди правилата на ралито бързо да се променят след серия трагични инциденти.

От началото на сезона през 1987 г. механиците започват да разработват автомобили за новия формат на група А, а Mitsubishi Motors съсредоточава работата си върху 6-то поколение Galant – Кола на годината в Япония през 1987 г. Базирайки се на ултимативния 4WD 2.0-литров турбо двигател с 240 к.с. Galant VR4, MMC разработва състезателна версия, създадена специално, за да отговори на регулациите за група А.

Именно с тази кола Mitsubishi Ralliart Europe се включва в Световния рали шампионат за първи път през 1989 г. и печели цели 3 пъти. Най-значимият успех обаче идва през ноември същата година, когато финландецът Пентти Айрикала унищожава конкуренцията и печели 38-то Ломбард RAC рали. В същото време Galant VR4 също бележи успехи в съвсем различна сфера – изнурителното WRC Rallye de Cote d'Ivoire – Bandama през 1990 г., 1991 г. и 1992 г.



### **От Galant (VR4) до Lancer (Evolution)**

Група А се развива бързо и конкурентни производители започват да търсят начини да подобрят представянето си, като използват по-малки автомобили и по-късо междуосие.

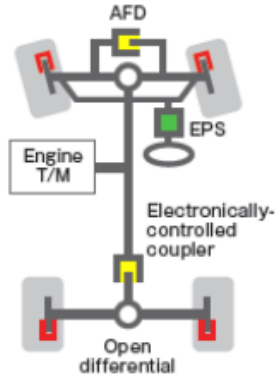
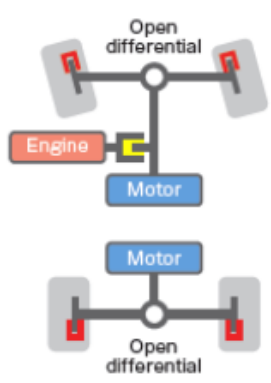
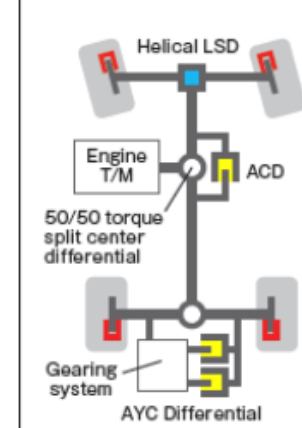
В следствие на тези иновации Mitsubishi създава Lancer Evolution – състезателната легенда на

група А, родена от инженерното развитие на Galant VR4. Вървейки по стъпките на предишни Lancer разработки, Lancer Evolution е създаден от Lancer седан – със своите 2 500 хомологирани бройки, отговарящи на изискванията на група А, за да се съревновава по-ефективно в Световния рали шампионат. Всички предварителни планове се сбъдват със световните титли през 1996 г., 1997 г., 1998 г. и 1999 г., както и приз за механиците през 1998 г.

**От „магически“ иновации в Световния рали шампионат до отличителни за бранда технологии**

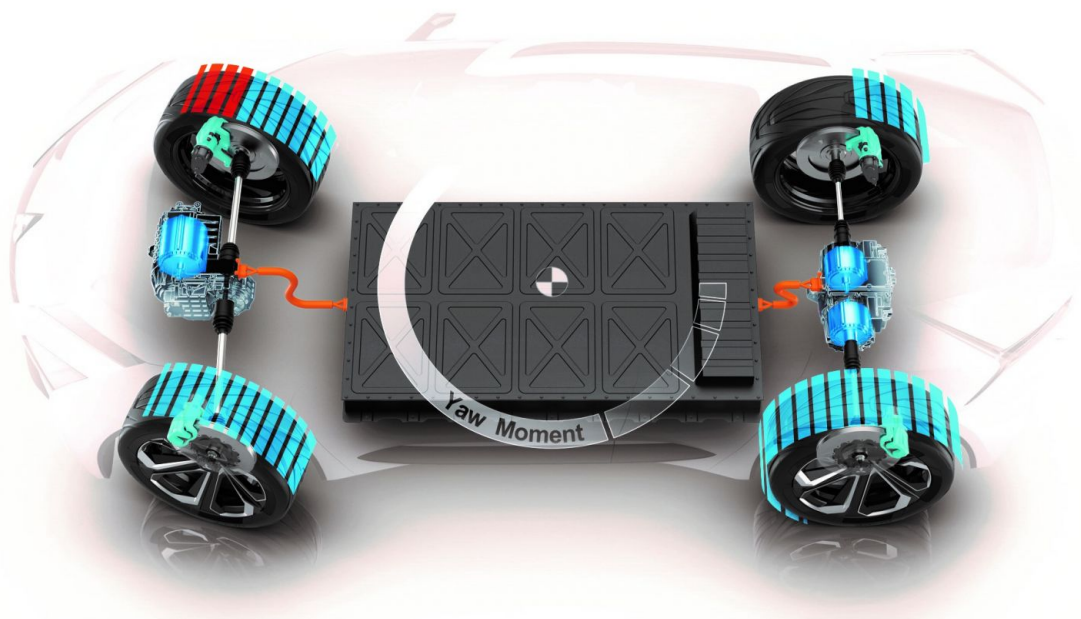
Успешното представяне на Galant VR4, а след това и на Lancer Evolution, в рали шампионатите предлага на екипа механици на Mitsubishi Motors уникалната възможност да разработи технологии, които след това да бъдат използвани и в моделите за масово производство. Една от тях е all-wheel control системата, която се превръща в емблема на бранда.

Днес тя продължава да е определяща за удоволствието от шофирането на модели като Outlander PHEV и новия Eclipse Cross, вече под името Super-All Wheel Control система.

	Outlander	Outlander PHEV	Lancer Evolution (for reference)
System configuration			
F/R torque split system	Electronically-controlled 4WD	Twin Motor 4WD	ACD (Active Center Differential)
L/R torque split system	AYC (Active Yaw Control)	AYC (Active Yaw Control)	AYC (Active Yaw Control)
Control system	Electric Power Steering (EPS) Active Front Differential (AFD) Brake	Brake	AYC Differential Brake
Drive Mode	AWC ECO / NORMAL / SNOW / LOCK	NORMAL / 4WD LOCK	TARMAC / GRAVEL / SNOW

На кратко - Super-All Wheel Control системата или S-AWC може да бъде разглеждана като общо наименование за следния принцип на задвижване: независимо в какъв автомобил, спирачните и задвижващите сили се разпределят към всяко от четирите колела, чрез регулиране и преразпределение на въртящия момент, както по отношение предно-задно колело, така и ляво-дясно.

В бъдеще Super-All Wheel Control системата, създадена от Mitsubishi Motors преди 30 години за Galant VR4, ще поеме в посока към електрическо задвижване, както вече демонстрирахме с e-Evolution Concept Triple-Motor 4WD и Dual Motor Active Yaw Control системата.



\*\*\*